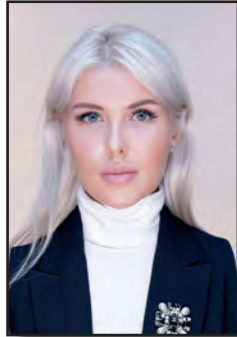




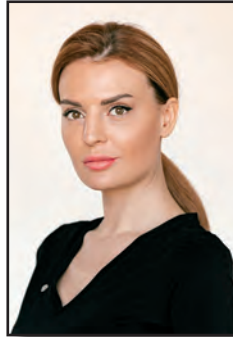
Проблемные вопросы правового регулирования использования автомобилей с автоматизированной системой вождения



Александр ЗЕМЛИН



Мария МАТВЕЕВА



Евгения ГОЦ



Антон ТОРШИН

*Александр Игоревич Землин¹, Мария Андреевна Матвеева²,
Евгения Валентиновна Гоц³, Антон Алексеевич Торшин⁴*

¹ Российский университет транспорта, Научно-экспертный совет Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук, Москва, Россия.

^{2, 3, 4} Российский университет транспорта, Москва, Россия.

✉ ¹ zemlin.aldr@yandex.ru.

АННОТАЦИЯ

В условиях коренного изменения принципиальных подходов к построению системы организации дорожного движения, традиционно основанной на установлении обязанности водителя обеспечивать постоянный контроль за дорожной обстановкой и, соответственно, презюмировании его ответственности за вред, причинённый источником повышенной опасности, проблема правового регулирования применения высокоавтоматизированных транспортных средств, оснащённых автоматизированной системой вождения, не предусматривающей участия водителя в динамическом управлении автомобилем, становится не только актуальной в теоретическом, но и особо значимой в практическом аспектах.

Целями ведущегося авторами комплексного исследования стали выявление и визуализация ключевых групп проблем правового обеспечения использования автомобилей с автоматизированной системой вождения, формулирование предложений по их решению в рамках последующего системно-правового исследования. В данной публикации приведены результаты рассмотрения первого блока обозначенных вопросов.

С использованием методик системно-правового подхода, формально-логического и формально-догматического анализа авторами определены наиболее проблемные вопросы легализации терминологии, используемой в позитивном праве и научных источниках. В частности, предложены варианты выявления существенных признаков высокоавтоматизированных автомобилей в интересах последующего законодательного определения того, какие автомобили должны

быть отнесены к высокоавтоматизированным, какой программно-аппаратный комплекс может считаться автоматизированной системой вождения и т.п.

По результатам решения научной задачи, состоящей в определении направлений адаптации законодательства, регулирующего требования к безопасности транспортных средств и процедуру их допуска к эксплуатации к потребностям широкого внедрения высокоавтоматизированных автомобилей, авторами сделан вывод, что данная работа может вестись в двух направлениях одновременно: по разработке верхнеуровневых, существенных требований к безопасности и по выработке точечных, сугубо технических требований к автоматизированным системам вождения, а также по разработке методологии их испытаний.

В рамках осуществления таксономического анализа, осуществлённого авторами в целях определения круга прав и обязанностей участников исследуемых отношений предлагается особо выделить проблему разграничения ситуаций, в которых водителю необходимо принимать активное участие в управлении автомобилем, от ситуаций, в которых от него не требуется активного вовлечения в этот процесс.

При рассмотрении вопросов ответственности за вред, причинённый автомобилем с автоматизированной системой вождения, делается акцент на необходимость решения проблемы баланса ответственности владельца автомобиля и изготовителя, чему может способствовать применение методов компаративно-правового анализа.

Ключевые слова: беспилотный автомобиль, высокоавтоматизированное транспортное средство, правовое обеспечение, система помощи водителю, автоматизированная система вождения, автоматизированное вождение, автономное вождение.

Финансовая поддержка: Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда в рамках научного проекта № 22–28–20334 «Правовые средства обеспечения безопасности использования беспилотных автомобилей в мегаполисах», <https://rscf.ru/project/22-28-20334/>.

Для цитирования: Землин А. И., Матвеева М. А., Гоц Е. В., Торшин А. А. Проблемные вопросы правового регулирования использования автомобилей с автоматизированной системой вождения // Мир транспорта. 2022. Т. 20. № 4 (101). С. 117–122. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2022-20-4-11>.

**Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.**

ВВЕДЕНИЕ

Технологии беспилотного вождения находят всё более широкое распространение в мире и получают более прочную регуляторную основу. В зарубежных правовых порядках наблюдается активный переход от стадии экспериментального регулирования («регуляторных песочниц») к стадии ограниченного введения всеобщего регулирования.

Так, с 6 июля 2022 года в Европейском Союзе начал действовать Регламент (ЕС) Европейского Парламента и Совета 2019/2144 о требованиях к безопасности транспортных средств¹, в котором среди прочего выдвигаются базовые требования к безопасности высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных автомобилей (ст. 11). С 1 августа 2022 года также вступило в силу Положение об управлении интеллектуальными и подключёнными транспортными средствами в Шэньчжэньской особой экономической зоне (Китай), в соответствии с которым вводится постоянное регулирование для высокоавтоматизированных автомобилей с водителем за рулём, а также разрешается использование полностью автоматизированных автомобилей в специально отведённых зонах². 11 марта 2022 года Национальная администрация безопасности дорожного движения США пересмотрела требование Федеральных стандартов безопасности транспортных средств об обязательном присутствии руля в конструкции автомобиля, таким образом, устранив ключевое регуляторное препятствие для внедрения полностью автономных автомобилей³.

Российская система правового регулирования автомобилей, оснащённых автоматизированными системами вождения, всё ещё

находится в экспериментальной стадии. Ключевым нормативным актом, регулирующим тестирование высокоавтоматизированных автомобилей, является постановление Правительства РФ от 09.03.2022 г. № 309 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств». В соответствии с указанным постановлением на территории г. Москвы, г. Иннополис и федеральной территории «Сириус» был установлен экспериментальный правовой режим по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, в рамках которого допускается ограниченная эксплуатация высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных автомобилей.

Следует отметить, что переход от экспериментального ко всеобщему регулированию требует решения целого ряда новых проблем правового характера, решение которых невозможно без теоретического осмысления. К центральным темам российских правовых исследований, опубликованных на текущий момент, можно отнести проблематику обеспечения безопасности эксплуатации транспортных средств [1–3] и проблематику ответственности за вред, причинённый высокоавтоматизированным автомобилем [4–6].

Внимание к правовому регулированию применения высокоавтоматизированных транспортных средств существенно возросло в период распространения коронавирусной инфекции, поскольку применение беспилотных средств позволяло минимизировать так называемое «перекрёстное заражение», обеспечивало доставку медикаментов, продуктов питания и прочего в районы с высоким уровнем риска заражения [7–9].

Вместе с тем, в отечественной литературе отсутствует, за редким исключением, систематическое описание правовых проблем, которые возникают в связи с использованием автомобилей с автоматизированной системой вождения [10]. В целом речь идёт в определённом смысле и о разработке законодательной новеллы, что, однако, применительно к другим проблемам правового регулирования транспорта, было характерно и для других этапов развития транспортного образования и науки [11–13].

¹ Regulation (EU) 2019/2144 of The European Parliament and of the Council of 27 November 2019 on type-approval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users. [Электронный ресурс]: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX%3A32019R2144>. Доступ 10.08.2022.

² Shenzhen unveils China's first regulation on intelligent connected vehicles. [Электронный ресурс]: <https://www.globaltimes.cn/page/202207/1269924.shtml>. Доступ 10.08.2022.

³ The Deputy Administrator of the National Highway Traffic Safety Administration, Steven S. Cliff. [Электронный ресурс]: <https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2022-03/Final-Rule-Occupant-Protection-Amendment-Automated-Vehicles.pdf>. Доступ 10.08.2022.

В связи с этим авторы ставят своей *целью* дать обзор ключевых проблем, стоящих перед законодателем, на пути к формированию полноценного правового регулирования использования автомобилей с автоматизированной системой вождения.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Проблемные вопросы легализации понятий и терминов

К одной из самых базовых проблем в сфере правового регулирования автомобилей, оснащённых автоматизированной системой вождения, можно отнести проблемы терминологии. Проблема определения ключевых понятий в любой научной области исходная проблема для начала исследований [14, с. 189]. Так, в научной литературе отсутствует консенсус касательно предпочтительной терминологии, которая должна употребляться в отношении как всех автомобилей, оснащённых автоматизированной системой вождения, так и в отношении автомобилей, автоматизированная система вождения которых позволяет обеспечить управление автомобилем при отсутствии водителя в салоне.

В настоящее время ни в законодательстве, ни в научной литературе не выработано единое понимание относительно того, какие программно-аппаратные комплексы должны считаться автоматизированными системами вождения, а какие должны быть отнесены лишь к системам помощи водителю⁴. Указанное разграничение имеет большой практический смысл. Так, среди производителей высокоавтоматизированных автомобилей растёт беспокойство в связи с тем, что потребители и законодатели часто переоценивают возможности продвинутых систем помощи водителю и принимают их за полноценные автоматизированные системы управления⁵. Кроме того, решение указанного вопроса будет также иметь важные регуляторные последствия для установления дифференцированных требований к водителям, процессу оценки технического соответствия высокоавтоматизированных автомобилей, а также для

установления стандарта виновной ответственности водителей.

Проблемы допуска к эксплуатации автомобилей с автоматизированной системой вождения

Значимый пласт проблем, находящихся на стыке технологий и права, возникает в связи с необходимостью пересмотра существующих подходов к проведению процедуры допуска к эксплуатации высокоавтоматизированных автомобилей и оценке их безопасности. Так, по сравнению с использованием автомобилей, не оснащённых автоматизированной системой вождения, использование высокоавтоматизированных автомобилей несёт в себе большее количество потенциальных рисков, связанных с работой автоматизированной системы вождения, которая в текущих условиях начинает выполнять самый широкий спектр задач по динамическому управлению автомобилем. В связи с этим существенно возрастает многообразие тестовых сценариев, которые требуют проверки в рамках проведения процедуры оценки соответствия транспортных средств и, в частности, проведения испытаний тестовых образцов⁶. При этом традиционные вопросы допуска к управлению автомобилем, медицинского освидетельствования [15, с. 103–105; 16, с. 284], оценки профессионально важных качеств [17] и психологической готовности водителей к профессии остаются в актуальной повестке [18].

Представляется, что обозначенная проблема требует комплексного пересмотра ныне действующих процедур проведения оценки соответствия автомобилей обязательным требованиям технических регламентов, а равно и самих требований, содержащихся в технических регламентах. Регуляторная работа в данном направлении может строиться, как минимум, по двум векторам.

С одной стороны, могут вырабатываться и систематизироваться сущностные требования к безопасности автомобилей с автоматизированной системой вождения. К указанным требованиям, в частности, можно отнести требования о способности автома-

⁴ Clarification of the boundaries between ADAS and ADS. [Электронный ресурс]: <https://unece.org/sites/default/files/2022-01/GRVA-12-17e.pdf>. Доступ 11.08.2022.

⁵ AAI seeks to reduce 'persistent confusion' over levels of vehicle autonomy. [Электронный ресурс]: <https://www.repairerdrivenews.com/2022/03/23/aai-seeks-to-reduce-persistent-confusion-over-levels-of-vehicle-autonomy/>. Доступ 11.08.2022.

⁶ New Assessment/Test Method for Automated Driving (NATM) Guidelines for Validating Automated Driving System (ADS) – amendments to ECE/TRANS/WP.29/2022/58, pp. 1–2. [Электронный ресурс]: <https://unece.org/sites/default/files/2022-05/WP.29-187-08e.pdf>. Доступ 19.08.2022.





тизированной системы вождения сигнализировать о выходе из среды своей штатной эксплуатации или иных обстоятельствах, свидетельствующих о необходимости для водителя принять управление автомобилем на себя, о наличии систем мониторинга и фиксации дорожных событий и активности водителя и иных событий, к системе визуализации восприятия дорожной обстановки аппаратным комплексом автоматизированной системы вождения в режиме реального времени.

С другой стороны, параллельно с этим должна вестись работа по выработке точечных, сугубо технических требований к автоматизированным системам вождения, а также по разработке методологии их испытаний. Указанная работа среди прочего может включать систематизацию тестовых сценариев использования автомобилей с автоматизированной системой вождения, установление требований к процедурам симуляционного тестирования, тестирования на треке и на дорогах общего пользования.

Проблемы определения круга прав и обязанностей участников дорожного движения

Всё большая автоматизация функций вождения порождает вопрос о необходимости пересмотра круга прав и обязанностей участников дорожного движения, в которое вовлечены автомобили с автоматизированной системой вождения. Наиболее проблемным является вопрос о том, в какой степени водитель автомобиля должен сохранять контроль за дорожной обстановкой на всём пути сле-

дования автомобиля, оснащённого автоматизированной системой вождения, в зависимости от степени автономности такого автомобиля.

Так, можно заметить, что конечная цель создания технологий беспилотного вождения состоит в том, чтобы делегировать функции по активному управлению автомобилем от человека программно-аппаратному комплексу, то есть, иными словами, в том, чтобы автоматизировать функцию водителя. При этом на текущем этапе своего развития высокоавтоматизированные автомобили могут не обеспечивать необходимого уровня гарантий безопасности, при котором водителю может быть позволено на регуляторном уровне отвлекаться от контроля за дорожной обстановкой в тех случаях, когда транспортное средство находится под управлением автоматизированной системы вождения в пределах среды её штатной эксплуатации.

Тем не менее повышение уровня безопасности высокоавтоматизированных автомобилей и совершенствование автоматизированных систем вождения приближают необходимость регуляторного разграничения ситуаций, в которых водителю необходимо принимать активное участие в управлении автомобилем, от ситуаций, в которых от него не требуется активного вовлечения в этот процесс⁷.

⁷ Law Commission, Scottish Law Commission. Automated vehicles: joint report. Law Commission Report No. 404. Scottish Law Commission Report No. 258, 26 January 2022, p. 36. [Электронный ресурс]: <https://www.scotlawcom.gov.uk/law-reform/law-reform-projects/joint-projects/automated-vehicles/>. Доступ 11.08.2022.

Проблемы ответственности за вред, причинённый автомобилями с автоматизированной системой вождения

Как отмечается отечественными и зарубежными исследователями, одним из наиболее значимых вызовов для законодателей и правоприменителей в вопросах деликтной ответственности за причинение вреда высокоавтоматизированными автомобилями является существенное смещение контроля за рисками причинения вреда в сторону изготовителя такого автомобиля⁸. Так, с развитием технологий беспилотного вождения возрастает роль причинности, связанной со сбоями в программно-аппаратном комплексе автоматизированной системы вождения, и при этом снижается роль человеческого фактора, связанного с водителем автомобиля. В связи с этим более остро проявляются проблемы поиска справедливого и эффективного баланса ответственности владельца автомобиля и изготовителя, которые потребуют решения со стороны законодателя и правоприменителей с появлением случаев причинения вреда высокоавтоматизированными автомобилями.

Авторы полагают, что решение проблемы установления меры ответственности владельца автомобиля и изготовителя за причинение вреда высокоавтоматизированными транспортными средствами, равно как и оснований привлечения участников возникающих при этом правоотношений к указанной ответственности, находится в плоскости поиска возможных вариантов сочетания мер публично-правовой (в первую очередь, – административной) и частноправовой (гражданско-правовой) ответственности. При этом особо значимым является вопрос чёткого и однозначного установления нормами законодательства правового статуса всех категорий субъектов, участвующих в процессах, связанных с использованием автомобилей с автоматизированной системой вождения.

ВЫВОДЫ

В рамках данной статьи авторами были выделены ключевые группы проблем право-

вого обеспечения использования автомобилей с автоматизированной системой вождения, а также сформулированы направления их решения.

1. Применительно к проблемам терминологии в качестве наиболее острой можно выделить проблему определения того, какие именно автомобили должны быть отнесены к высокоавтоматизированным. В свою очередь, указанная проблема вытекает из проблемы определения того, какой программно-аппаратный комплекс может считаться автоматизированной системой вождения.

2. Авторы отмечают, что для широкого внедрения высокоавтоматизированных автомобилей также необходима работа по адаптации законодательства, регулирующего требования к безопасности транспортных средств и процедуру их допуска к эксплуатации. Данная работа может вестись в двух направлениях одновременно: по разработке принципиальных, сущностных требований к безопасности и по выработке точечных, сугубо технических требований к автоматизированным системам вождения, а также по разработке методологии их испытаний.

3. В рамках анализа проблематики перепределения круга прав и обязанностей участников указанных правоотношений авторы выделяют проблему разграничения ситуаций, в которых водителю необходимо принимать активное участие в управлении автомобилем, от ситуаций, в которых от него не требуется активного вовлечения в этот процесс.

4. В свою очередь, при рассмотрении вопросов ответственности за вред, причинённый автомобилем с автоматизированной системой вождения, делается акцент на необходимости решения проблемы баланса ответственности владельца автомобиля и изготовителя.

Выделенные и систематизированные проблемы правового регулирования использования автомобилей с автоматизированной системой вождения, сделанные авторами умозаключения не носят абсолютного, завершённого, окончательного характера, однако, они могут стать основой для научной дискуссии. Более детализированные, научно обоснованные и практически фундированные выводы, выражающие позицию авторов по поднятой в данной статье проблеме, будут представлены в последующих публикациях

⁸ Expert Group on Liability and New Technologies. Liability for Artificial Intelligence and Other Emerging Digital Technologies. European Union, 2019. P. 35. [Электронный ресурс]: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1c5e30be-1197-11ea-8c1f-01aa75ed71a1/language-en>. Доступ 11.08.2022.





по итогам ведущихся в настоящее время исследований.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Бажина М. А. Основные тенденции развития правового регулирования осуществления перевозок в условиях цифровизации // Юрист. – 2021. – № 11. – С. 44–50. DOI: 10.18572/1812-3929-2021-11-44-50.

2. Коробеев А. И., Чучаев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной опасности // LEX RUSSICA. – 2019. – № 2 (147). – С. 9–28. DOI: 10.17803/1729-5920.2019.147.2.009-028.

3. Лукашевич С. В. Беспилотное транспортное средство: смена парадигмы как следствие цифровизации экономики // Транспортное право. – 2019. – № 3. – С. 3–5. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=39246555>. Доступ 19.08.2022.

4. Фёдоров Д. В. Безвиновная ответственность за причинение вреда при эксплуатации высокоавтоматизированного и полностью автоматизированного транспортного средства как источника повышенной опасности // Вестник гражданского права. – 2020. – № 6. – С. 191–211. DOI: 10.24031/1992-2043-2020-20-6-191-211.

5. Чурилов А. Ю. Ответственность за вред, причинённый при эксплуатации автономного (беспилотного) автомобиля // Интеллектуальные права: вызовы XXI века // Материалы Международной конференции / Под ред. Э. П. Гаврилова, С. В. Бутенко. – Томск: Издательский дом Томского государственного университета, 2019. – С. 127–132. DOI: 10.17223/9785946218559/17.

6. Чучаев А. И., Маликов С. В. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортом: состояние и перспективы // Актуальные проблемы российского права. – 2019. – № 6 (103). – С. 117–124. DOI: 10.17803/1994-1471.2019.103.6.117-124.

7. Землин А. И., Землина О. М., Клёнов М. В. и др. Организационно-правовые основы функционирования транспортной системы в условиях сложной эпидемиологической обстановки: Учебник / Отв. ред. А. И. Землин, И. В. Холиков. – М.: Русайнс, 2020. – 310 с. ISBN 978-5-466-01586-7.

8. Землин А. И., Клёнов М. В., Холиков И. В. Организационно-правовые проблемы предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19): Монография. – М.: Русайнс, 2020. – 126 с. ISBN 978-5-4365-6573-6.

9. Chernogor, N., Zemlin, A., Kholikov, I., Mamedova, I. Impact of the spread of epidemics, pandemics and mass diseases on economic security of transport. E3S Web of Conferences, 2020, Vol. 203 (107), pp. 05019. DOI: 10.1051/e3sconf/202020305019.

10. Торшин А. А., Землин А. И. Характеристика беспилотных автомобилей в контексте обязательств вследствие причинения вреда // Транспортное право и безопасность. – 2021. – № 1 (37). – С. 113–123. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=45694384>. Доступ 19.08.2022.

11. Землин А. И., Холиков И. В. Аксиологические подходы к формированию правовой культуры специалиста-транспортника в современных условиях // Сб. научных трудов ИЗИСП «Правовые ценности в свете новых парадигм развития современной цивилизации». – М.: Инфра-М, 2020. – С. 403–411. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=44306755>. Доступ 19.08.2022.

12. Землин А. И., Петров Ю. И. Опыт правового регулирования и организации обучения и преподавания в Императорском московском инженерном училище: 1896–1913 // Вестник архивиста. – 2021. – № 1. – С. 248–258. DOI: 10.28995/2073-0101-2021-1-248-258.

13. Петров Ю. И., Землин А. И., Землина О. М. Зарождение системы управления путями сообщения и транспортного законодательства России в IX–XVIII веках // Мир транспорта. – 2019. – Т. 17. – № 3 (82). – С. 260–277. DOI: 10.30932/1992-3252-2019-17-3-260-277.

14. Наумов П. Ю., Дьячков А. А. Субъектность и интеллигентность: от понятия к изоморфизму // Russian Journal of Education and Psychology. – 2021. – Т. 12. – № 6. – С. 188–200. DOI: 10.12731/2658-4034-2021-12-6-188-200.

15. Большакова В. М., Холиков И. В., Наумов П. Ю. Медицинское обеспечение судебной системы Российской Федерации // Siberian Journal of Life Sciences and Agriculture. – 2022. – Т. 14. – № 1. – С. 103–127. DOI: 10.12731/2658-6649-2022-14-1-103-127.

16. Наумов П. Ю., Большакова В. М., Землин А. И., Холиков И. В. Концептуальные аспекты производства медицинских экспертиз при обжаловании в судебном порядке заключений по итогам проведения военно-врачебной экспертизы // Siberian Journal of Life Sciences and Agriculture. – 2021. – Т. 13. – № 6. – С. 283–306. DOI: 10.12731/2658-6649-2021-13-6-283-306.

17. Васюков О. Г., Большакова В. М., Наумов П. Ю. Теоретические и практические аспекты формирования социальной ответственности государственных гражданских служащих // International Journal of Advanced Studies in Education and Sociology. – 2021. – № 2. – С. 4–12. DOI: 10.12731/978-0-615-67324-0-4-12.

18. Смирнов Д. В., Наумов П. Ю., Большакова В. М. Теоретические аспекты изучения профессиональной психологической пригодности // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. – 2021. – Т. 10. – № 6–1. – С. 77–84. DOI: 10.34670/AR.2021.68.71.008. ●

Информация об авторах:

Землин Александр Игоревич – доктор юридических наук, кандидат философских наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой транспортного права Юридического института Российского университета транспорта, научный руководитель направления транспортной безопасности Научно-экспертного совета Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук, Москва, Россия, zemlin.aldr@yandex.ru. ORCID ID 0000-0001-8988-8517.

Матвеева Мария Андреевна – кандидат юридических наук, доцент кафедры транспортного права Юридического института Российского университета транспорта, Москва, Россия, matveeva1987@mail.ru. ORCID ID 0000-0002-3297-4833.

Гоц Евгения Валентиновна – старший преподаватель кафедры транспортного права Юридического института Российского университета транспорта, Москва, Россия, evgeniya.goc@mail.ru. ORCID ID 0000-0001-7623-6798.

Торшин Антон Алексеевич – аспирант кафедры гражданского права, международного частного права и гражданского процесса Юридического института Российского университета транспорта, Москва, Россия, a.torshin@yandex.ru. ORCID ID 0000-0001-6583-9139.

Статья поступила в редакцию 19.08.2022, одобрена после рецензирования 05.09.2022, принята к публикации 12.09.2022.

• Мир транспорта. 2022. Т. 20. № 4 (101). С. 117–122

Землин А. И., Матвеева М. А., Гоц Е. В., Торшин А. А. Проблемные вопросы правового регулирования использования автомобилей с автоматизированной системой вождения